



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 123]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जुलाई 16, 2004/आषाढ 25, 1926

No. 123]

NEW DELHI, FRIDAY, JULY 16, 2004/ASADHA 25, 1926

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 12 जुलाई, 2004

सं. टीएमपी/33/2004-वीएसएल.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एवंद्रारा विशाखापत्तनम् पत्तन में विशाखा सीपोर्ट लिमिटेड के प्रचालनों के लिए अंतरिम प्रशुल्क व्यवस्था को संलग्न आदेशानुसार अनुमोदित करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/33/2004-वीएसएल

विशाखा सीपोर्ट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(जुलाई, 2004 के 8वें दिन पारित)

विदित हुआ है कि विशाखा सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसएल) ने कोयला, चूना रॉक फास्केट, सल्फर और अन्य बल्क कार्गो या सामान्य कार्गो निर्माण (बिल्ट), प्रचालन (आपरेशन) और स्थानान्तरण (ट्रांस्फर) करे (बीओटी) आधार पर बीपीटी के भीतरी बंदर स्थित उत्तरी स्कॉन्थ में दो बहुउद्देशीय बंदरों ईक्यू-8 और ईक्यू-9 के निर्माण प्रचालन, प्रबन्धन और अनुरक्षण के लिए 28 नवम्बर, 2001 को एक लाइसेंस अनुबन्ध (एलए) पर हस्ताक्षर किए हैं। इसका प्रस्ताव, प्रचालन 5 जुलाई, 2004 तक आरम्भ कर देने का है। वीएसएल ने कुछ पोतों के प्रहस्तन के लिए तीन माह की अंतरिम अवधि तक विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास के वर्तमान दरमान में किए गए निर्धारण के अनुसार प्रशुल्क वसूल करने की अनुमति प्रदान करने के लिए अनुरोध किया है और आश्वासन दिया कि वह 20 दिन के भीतर विस्तृत प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

2. वीएसएल ने बताया है कि इसने उससे पहले, बहु-उद्देशीय बंदर पर दरों के निर्धारण के लिए इससे पहले कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है क्योंकि एलए यह निर्धारित करता है कि लाइसेंसधारी को, टीएमपी द्वारा अनुमोदित विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास के दरमान के अनुसार प्रशुल्क वसूल करने का अधिकार है। इस दावे का सत्यापन करने के लिए हमारे पास एलए की प्रति नहीं है।

3. इसी बीच, बीपीटी ने, इस आत की पुष्टि करते हुए संदेश भेजा है कि मैसर्स गैमोन इण्डिया लिमिटेड के नेतृत्व वाले अन्तर्राष्ट्रीय संगठन के साथ किए गए एलए को पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन अनुमोदन प्रदान कर दिया है और

वीएसएल द्वारा फाइल किए जाने वाले प्रस्ताव के निपटान को लम्बित रखते हुए, वीपीटी के दरमान को अपनाने हेतु वीएसएल के प्रस्ताव को स्वीकृति प्रदान कर दी है।

4. यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ही धारा 48 के साथ परिवर्तन एम पी टी अधिनियम की धारा 42(4), पत्तन न्यास द्वारा धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा निष्पादित चिह्नित सेवाओं के विषय में दरों को टीएमपी द्वारा अधिसूचित करवाए जाने की अपेक्षा करता है। यदि निजी प्रचालक का इरादा, पत्तन के वर्तमान दरमान में से दरों को अपनाने का है तो भी टीएमपी का विशिष्ट प्राधिकार आवश्यक है। यह वैधानिक स्थिति है। जहां वीएसएल लाइसेंस-अनुबन्ध में अस्पष्टता का हवाला देता है, वर्ही वीपीटी ने उल्लेख किया है कि जब उसे महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की अपेक्षाओं के बारे में बता दिया था तो हमें उपलब्ध करवाए गए अभिलेखों से, दोष कहां हैं, यह तलाश करना संभव नहीं है। जो भी हो, वीपीटी और वीएसएल दोनों एमपीटी अधिनियम से शासित होते हैं और दोनों से यह अपेक्षा की जाती है कि उन्हें, अधिनियम में सन्हित प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था की जानकारी होगी। कानून की जानकारी न होना कोई बहाना नहीं होगा। वास्तव में, लाइसेंस अनुबन्ध के अधीन प्रचालित होने वाले नए बहुउद्देशीय बंदरों पर प्रशुल्क लगाने के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त करने हेतु वीपीटी द्वारा वीएसएल का समय रहते मार्गदर्शन किया जाना चाहिए था।

5. वीएसएल और वीपीटी द्वारा जिम्मेदारियां अन्यत्र भेज देने के बाद भी तथ्य यह है कि वैधानिक प्रावधानों को संबंधित पक्षों द्वारा अपर्याप्त ध्यान दिए जाने के कारण इस प्राधिकरण के समक्ष निष्पक्ष स्थिति प्रस्तुत की गई है। कठोर शब्दों में कहा जाए तो ऐसी ढील पर गम्भीरता से विचार किया जाना चाहिए और वीएसएल के लिए दरें तय करने के लिए प्रकरण पर तभी विचार करना जब वह प्रस्तुत किया जाए, समुचित कार्यवाही होगी। यद्यपि संबंधित पक्ष इसके लिए पूरी तरह जिम्मेदार हैं, इस प्रकार की क्रारबाई से, उल्लेखनीय निवेश करके सृजित पत्तन सुविधाएं प्रशुल्क के अभाव में बेकार ही रहती है। यह प्राधिकरण जनहित में उदार दृष्टिकोण अपनाने के लिए तैयार है और वीएसएल द्वारा प्रशुल्क प्रस्ताव के प्रस्तुत किए जाने को लम्बित रखते हुए अन्तरिम प्रशुल्क के लिए अनुरोध पर विचार करने के लिए तैयार है।

6. यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि यह प्राधिकरण प्रशुल्क निर्धारित करते समय महापत्तन/टर्मिनल की लागत/वित्तीय विवरण में परिलक्षित अधिशेष/बाटे पर भी विचार करता है। वर्तमान प्रकरण में ऐसा कोई विवरण उपलब्ध नहीं है। वीएसएल ने वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों को ही लगाने का प्रस्ताव किया है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वीपीटी के दरमान का निर्धारण पत्तन द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति पर, जिसमें विभिन्न सेवाओं/गतिविधियों और पत्तन न्यास के सामाजिक उत्तरदायित्वों के बीच, ही सकता है जो वीएसएल के लिए प्रासंगिक न हों, प्रति सहायता भी सम्मिलित है, विचार करते हुए किया गया था। इस स्थिति को देखते हुए और जांच-पड़ताल के लिए उपलब्ध वीएसएल के किसी प्रासंगिक लागत विवरण के अभाव में, यह प्राधिकरण, लाइसेंस अनुबन्ध के अनुसार इसके द्वारा प्रदत्त प्रासंगिक सेवाओं के लिए वीएसएल द्वारा वीपीटी के दरमान में निर्धारित दरों के 75% के जराबर अन्तरिम प्रशुल्क लगाने की अनुमति प्रदान करता है। वीपीटी के दरमान में निर्धारित आनुषंगिक सशर्तताएं वीएसएल के मामले में भी लागू होगी। यह अन्तरिम व्यवस्था तीन माह की अवधि के लिए वैध होगी बशर्ते वीएसएल निर्धारित प्रपत्र में अपना व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव अधिकतम 26 जुलाई, 2004 तक प्रस्तुत करता है। यदि सभी आनुषंगिक विवरणों द्वारा समर्थित व्यापक प्रस्ताव निर्धारित तिथि तक प्रस्तुत नहीं किया जाता है तो अन्तरिम प्रशुल्क व्यवस्था 26 जुलाई, 2004 को स्वतः समाप्त हो जाएगी।

7. सामान्यतः इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें मार्गदर्शी समय छोड़कर लागू की जाती हैं। वर्तमान मामले में वीएसएल के लिए कोई अनुमोदित दर उपलब्ध नहीं है और पहले ही कुछ पोत, कथित रूप से प्रचालन के आरम्भ होने की प्रतीक्षा कर रहे हैं। इसके अतिरिक्त, वीएसएल के लिए अनुमत दरें, वीपीटी के लिए वर्तमान दरों से कम हैं। इसलिए, इस मामले में अनुमोदित दरों को लागू करने के लिए मार्गदर्शी समय को छोड़ना उचित समझा गया है। वीएसएल के लिए अनुमोदित अन्तरिम प्रशुल्क व्यवस्था तुरंत लागू हो जाएगी।

8. वीएसएल को निदेश दिया जाता है कि वह अन्तरिम दरों के निर्धारण के लिए अपना प्रस्ताव अधिकतम 26 जुलाई, 2004 तक अवश्य प्रस्तुत कर दे।

अ.ल. बोंगिंवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/VIII/IV/143/04-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th July, 2004

No. TAMP/33/2004-VSL.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves interim tariff arrangement for operations of Vizag Seaport Limited in the Visakhapatnam Port as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/33/2004-VSL

Vizag Seaport Limited

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 8th day of July, 2004)

The Vizag Seaport Limited (VSL) is reported to have entered into a Licence Agreement (LA) on 28 November, 2001 for construction, operation, management and maintenance of two multipurpose berth EQ-8 and EQ-9 in the northern arm of Inner harbour at the VPT for handling coal, limestone, rock phosphate, sulphur and other bulk cargo or general cargo on built, Operate and Transfer (BOT) basis. It proposes to commence the operation from 5 July, 2004. The VSL has requested this Authority to permit to recover tariff as prescribed in the Existing Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for an interim period of three months for handling a few vessels and assured that it would submit a detailed proposal within 20 days.

2. The VSL has stated that it had not submitted the proposal earlier for fixation of rates at its multipurpose berth since the LA stipulates that the Licencee is entitled to recover the tariff as per the Scale of Rates of the Visakhapatnam Port Trust approved by the TAMP. We do not have a copy of the LA to verify this claim.

3. In the meanwhile, the VPT has sent a communication confirming that the LA entered with the consortium led by M/s Gammon India Limited has been approved by the Ministry of Shipping u/s 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963 and endorsed the proposal of VSL for adoption of the Scale of Rates of VPT pending disposal of the tariff proposal (to be) filed by VSL.

4. It is relevant to mention that Section 42(4) of the MPT Act read with Section 48 ibid requires the rates to be notified by the TAMP in respect of identified services performed by the persons authorized u/s 42(3) by a port trust. Even if rates from the existing Scale of Rates of the port are intended to be adopted by the private operator a specific authorization of the TAMP is essential. This is the legal position. While VSL refers to the ambiguity in the Licence Agreement, the VPT has pointed out that it had 'since been informed' of the requirements of the Major Port Trusts Act, 1963. It is not possible from the records made available to us to find out where the fault lies. Be that as it may, both VPT and the VSL are governed by MPT Act and are expected to be aware of the tariff setting arrangement envisaged in the Act. Ignorance of the law cannot be an excuse. In fact the VPT should have guided VSL well in time to seek approval of this Authority for levy of tariff at its new multipurpose berths to be operated under the Licence Agreement.

5. Notwithstanding the shifting of responsibilities by VSL and VPT, the fact remains that this Authority is presented with a *fait accompli* situation due to the casual attention to the legal provisions paid by the concerned parties. Strictly speaking, such a lapse should be viewed seriously and the appropriate action would be to take up the case for fixation of rates for VSL only after processing its proposal, when submitted. This course of action, though the parties concerned remain fully responsible for that, would have made the port facility created at a considerable investment to idle for want of tariff. In the larger public interest, this Authority is willing to take a lenient view and consider the request for interim tariff pending submission of a tariff proposal by VSL.

6. It is relevant to mention that this Authority while fixing the tariff takes into consideration the surplus/deficit position reflected by the cost/financial statement of the major port/terminal. No such details are available in the instant case. The VSL has proposed to levy the rates prescribed in the Scale of Rates of the VPT. It may be relevant to mention that the Scale of Rates of the VPT was fixed taking into consideration the cost position reflected by the port which also involved cross-subsidisation between various services/activities and cost of social obligations of the Port Trusts which may not be relevant to the VSL. In view of this position and also in the absence of any relevant cost details of the VSL available for scrutiny, this Authority decides to allow levy of interim tariff at 75% of the rates prescribed in the VPT Scale of Rates by VSL for the relevant services provided by it as per the Licence Agreement. The relevant conditionalities prescribed in the Scale of Rates of VPT will apply in the case of VSL also. The interim arrangement will be valid for a period of three months subject to the VSL filing its comprehensive tariff proposal in the prescribed proforma latest by 26 July, 2004. The interim tariff arrangement shall automatically lapse on 26 July, 2004 if a comprehensive proposal supported by all relevant details is not filed by the VSL within the stipulated date.

7. Ordinarily, the rates approved by this Authority are implemented after allowing a lead time. In the instant case, no approved tariff is available for the VSL and already some vessels are reportedly waiting to commence the operation. Further, the rates allowed for VSL are lower than the existing rates at VPT. It is, therefore, found appropriate to waive the lead time for implementation of the approved rates in this case. The interim tariff arrangement approved for VSL shall come into effect immediately.

8. The VSL is directed to submit its proposal for fixation of final rates by 26 July, 2004 latest.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT/III/IV/143/04-Extr.]